VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 71)
z dnia 22 marca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 71)

22 marca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Edukacji Narodowej na temat kształcenia i szkolenia zawodowego na potrzeby rynku budownictwa i kolejnictwa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marzena Machałek** sekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, prof. dr hab. inż. **Marek Sitarz** kierownik Katedry Transportu Szynowego Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej, członek Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk oraz **Barbara Przychlińska** wiceprzewodnicząca Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu, witam na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Proszę państwa, w porządku dziennym mamy rozpatrzenie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Edukacji Narodowej na temat kształcenia i szkolenia zawodowego na potrzeby rynku budownictwa i kolejnictwa.

Witam panie i panów posłów. Witam panią minister Marzenę Machałek. Witam pana ministra Bittela. Witam przedstawicieli instytucji i organizacji związanych z kolejnictwem i pracami Komisji Infrastruktury.

Mam prośbę do państwa posłów o przyjęcie protokołów z posiedzeń Komisji – od 41. do 59., nikt nie wniósł uwag i zastrzeżeń, czyli możemy uznać, że protokoły zostały przyjęte.

Dziękuję.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

W pierwszej kolejności oddam głos pani minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej Marzena Machałek:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo dobrze, że dzisiaj odbywa się jedna z wielu rozmów, zapewne dyskusja będzie się toczyć wokół kształcenia zawodowego, w tym kształcenia branżowego dostosowanego do rynku pracy.

Dzisiaj będziemy mówić o kształceniu, które ma odpowiadać na potrzeby budownictwa i kolejnictwa.

Kształcenie i szkolenie zawodowe, które wiemy, że nie zawsze odpowiada na potrzeby budownictwa i kolejnictwa, określa rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego. Rozporządzenie zawiera listę zawodów, które zostały wprowadzone na wniosek ministrów właściwych, w tym na przykład Ministra Infrastruktury i Budownictwa, ministra właściwego do spraw budownictwa i kolejnictwa.

Całościowa klasyfikacja zawodów liczy 213, które należą do właściwości trzynastu ministrów. Trzynaście zawodów związane jest z budownictwem, a sześć zawodów z kolejnictwem i należą do właściwości ministra infrastruktury.

Mamy rozporządzenie w sprawie klasyfikacji zawodów, mamy rozporządzenie w sprawie podstawy programowej, określającej szczegółowe treści umiejętności w danych zawodach oraz mamy ramowe plany nauczania.

Obecnie kształcenie w zawodach odbywa się w zasadniczej szkole zawodowej, technikum i szkole policealnej.

Dlaczego wyraziłam zadowolenie z dzisiejszej dyskusji? Ponieważ obecnie trwa dyskusja oraz międzyresortowa i międzyinstytucjonalna praca z różnymi organizacjami społecznymi, w tym głównie z pracodawcami nad stworzeniem skutecznego i efektywnego szkolnictwa zawodowego, w tym szkolnictwa branżowego. Nie ma wątpliwości, że takie jest oczekiwanie pracodawców, przemysłu, uczniów i rodziców, ale jest również (z tego co wiem) silne oczekiwanie przez nauczycieli i dyrektorów szkół.

Powiem o kilku faktach i podam kilka danych. Dwadzieścia pięć procent uczniów rozpoczynających kształcenie w technikach nie ukończyło tej szkoły, dane pochodzą z 30 września 2012 r. Bardziej smutne dane pochodzą z III kwartału 2016 r., które mówią, że absolwenci technikum stanowią 37% bezrobotnych a absolwenci szkół zawodowych stanowią 38% bezrobotnych. Jednym słowem, wydajemy ogromne pieniądze (głównie z subwencji) na nieefektywne kształcenie zawodowe.

Zatem należało podjąć działania, które zbudują nowoczesne i szkolnictwo zawodowe, które będzie skutecznie odpowiadało na wyzwania rynku pracy. Chcemy, żeby uczeń chciał pójść do szkoły zawodowej, był zadowolony, że zdobył atrakcyjny zawód, który daje mu prestiż społeczny oraz pracę w Polsce w tym zawodzie.

Działamy w tej chwili ponadresortowo oraz międzyinstytucjonalnie we współpracy ze środowiskami społecznymi, które mają wpływ na tworzenie rynku pracy. Chcę również powiedzieć, że w związku z tym, w ubiegłym tygodniu powstał międzyresortowy zespół do spraw wspierania reformy szkolnictwa zawodowego. Wiedzieliśmy, że wprowadzanie reformy to jest proces, ale pewne rzeczy już nie mogły czekać, choćby w związku z danymi, które państwu przedstawiłam.

W związku z tym, od 1 września 2017 r. wchodzi szkoła branżowa I stopnia, od 2019 r. wchodzi pięcioletnie technikum, a od 2020 r. wchodzi szkoła branżowa II stopnia. W 2022 r. odbędzie się pierwsza matura uwzględniająca egzamin zawodowy dla absolwentów szkoły branżowej II stopnia. Matura będzie pozwalała na dalsze kształcenie, o ile ktoś będzie chciał kontynuować naukę. Na maturze będą obowiązywały przedmioty podstawowe, ale będzie również możliwość zdawania przedmiotów w rozszerzonym zakresie. Dyplom technika będzie dodatkową wartością i pozytywną informacją dla uczelni wyższych.

Chcemy, żeby szkoła branżowa zapewniała drożność kształcenia, dzisiaj po szkole zawodowej można uczyć się dalej tylko w uzupełniających liceach. Dlatego skonsolidowaliśmy kwalifikacje dla szkół branżowych, czyli odchodzimy od wielu kwalifikacji w szkole zasadniczej na rzecz jednej kwalifikacji, jednego zawodu i jednego egzaminu. Dotychczas szkoły zawodowe ciągle borykały się z przygotowaniem egzaminu do różnych kwalifikacji. Chcemy, żeby szkoła branżowa dawała nie tylko wykształcenie branżowe, ale również zawód i pracę, to jest istota. Zasadnicze kształcenie branżowe będzie odbywało się w zakresie 87 zawodów, z czego 49 zawodów będzie spójne z II stopniem szkoły branżowej.

Jeżeli będą pytania, pani dyrektor wydziału kształcenia zawodowego i ustawicznego poinformuje szczegółowo o kształceniu dla potrzeb budownictwa i kolejnictwa.

Chciałabym państwu przedstawić obecną sytuację. Dokąd zmierzamy i dlaczego? Absolwenci szkoły II stopnia będą mogli kontynuować naukę na studiach. Będą mogli zdawać maturę z trzech przedmiotów na poziomie podstawowym, ale jako przedmiot dodatkowy zostanie uwzględniony dyplom zawodowy.

Zmieniliśmy nazwę niektórych zawodów, bo źle się kojarzyły. Znalazło to odzwierciedlenie w rozporządzeniu MEN dotyczącym klasyfikacji zawodów z dnia 13 marca br. Rozporządzenie w sprawie podstawy programowej oraz rozporządzenie w sprawie ramowych planów nauczania wydaliśmy 17 marca. Ostatni tydzień był czasem intensywnych prac nad dopracowaniem aktów wykonawczych, które pozwolą na funkcjonowanie szkół branżowych I stopnia w zmodyfikowanym systemie od 1 września br. Chcę jasno zazna-

czyć, że pełny model kształcenia zawodowego będzie wdrażany od 2019 r., gdy po ośmioletniej szkole podstawowej uczniowie będą trafiali do szkoły branżowej.

Tyle tytułem wstępu.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pani dyrektor Parada przedstawi szczegółową prezentację.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę uprzejmie, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego Ministerstwa Edukacji Narodowej Jadwiga Parada:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeżeli chodzi o szczegóły kształcenia dla branży budowlanej, należy powiedzieć, że zawody związane z budownictwem to przede wszystkim: technik budownictwa, technik geodeta, technik urządzeń sanitarnych, monter konstrukcji budowlanych, zdun, murarz-tynkarz, kamieniarz, betoniarz-zbrojarz, cieśla, dekarz, monter izolacji budowlanych, monter sieci, instalacji i urządzeń sanitarnych oraz monter zabudowy i robót wykończeniowych w budownictwie. To są zawody, które obecnie funkcjonują w klasyfikacji, tzn. szkoły kształcą w zakresie tych zawodów. Zawody zostały przeanalizowane i mamy nowe rozporządzenie. Za chwilę powiem o zmianach w tym zakresie.

Natomiast zawody (6) związane z kolejnictwem to: technik dróg i mostów kolejowych, technik elektroenergetyk transportu szynowego, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik transportu kolejowego, technik eksploatacji portów i terminali oraz monter nawierzchni kolejowej.

Dodam tylko, że w klasyfikacji zawodów, podpisanej 13 marca jest 213 zawodów ogółem.

Jeżeli chodzi o branżę budowlaną i popularność kształcenia w tych zawodach, to pierwsze miejsce zajmuje technik budownictwa jako najbardziej popularny. Kolejny popularny zawód to monter zabudowy i robót wykończeniowych w budownictwie. Ten zawód kształcony jest na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej. Poza tym popularny jest zawód murarza-tynkarza, najmniej popularny zawód to zdun.

W prezentacji chciałabym również pokazać kształcenie na kwalifikacyjnych kursach zawodowych. Jest to kształcenie dedykowane osobom dorosłym, które chcą zdobyć zawód. Kursy zostały wprowadzone do systemu kilka lat temu i cieszą się coraz większą popularnością. Jak widzimy na slajdzie, najpopularniejsze jest kształcenie w zakresie zawodu monter zabudowy i robót wykończeniowych w budownictwie, a następnie w zawodzie technik budownictwa, z tym, że tutaj mamy podwójnie wymieniony zawód, ponieważ są dwie różne kwalifikacje. Pierwsza – organizacja i kontrolowanie robót budowlanych, a druga kwalifikacja to sporządzanie kosztorysów oraz przygotowywanie dokumentacji przetargowej.

Dla uporządkowania dodam, że w zakresie zawodów zostały wyodrębnione kwalifikacje. Na kwalifikacyjnych kursach zawodowych kształcenie może odbywać się w zakresie kwalifikacji a nie całego zawodu.

Rozporządzenie MEN z 13 marca pokazuje zmiany, których dokonali eksperci podczas przeglądu i analizy klasyfikacji zawodów oraz treści kształcenia. Na wniosek ministra właściwego do spraw budownictwa został wprowadzony zawód technik robót wykończeniowych w budownictwie. Natomiast dwa zawody – technik inżynierii sanitarnej oraz monter sieci i instalacji sanitarnych mają zmienione nazwy.

Ciekawa sprawa dotyczy technika robót wykończeniowych w budownictwie, ponieważ jest to zawód, który został wprowadzony na wniosek organizacji Pracodawcy Pomorza. W tej chwili w systemie funkcjonuje monter zabudowy i robót wykończeniowych w budownictwie, czyli tylko na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej. Natomiast wprowadzono zawód technik robót wykończeniowych, czyli po ukończeniu kształcenia można uzyskać tytuł technika w zakresie robót wykończeniowych w budownictwie.

Jeżeli chodzi o zmianę nazw zawodów branży budowlanej, technik urządzeń sanitarnych został zastąpiony zawodem technik inżynierii sanitarnej oraz monter sieci i instalacji urządzeń sanitarnych został zastąpiony zawodem monter sieci i instalacji sanitarnych.

Jeżeli chodzi o kształcenie dla potrzeb kolejnictwa, na dzień 30 września 2016 r. było 7351 uczniów, którzy kształcą się w sześciu zawodach. Najpopularniejszym zawodem jest technik eksploatacji portów i terminali, a następnie – technik transportu kolejowego. Pozostałe zawody, w których kształci się najwięcej uczniów to: technik elektroenergetyk transportu szynowego – 526 uczniów i technik automatyk sterowania ruchem kolejowym – 127 uczniów. Podobnie jak w przypadku zawodów z branży budowalnej, w zawodach dla tej branży mamy również kwalifikacyjne kursy zawodowe. W ramach kwalifikacji zawodowych najpopularniejsze związane są z zawodem technik dróg i mostów oraz technik transportu kolejowego.

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego powoduje, że nazwy niektórych zawodów uległy zmianie. W nowym rozporządzeniu wprowadzono zmianę w nazewnictwie dotychczasowego zawodu technik dróg i kolejowych, który został zastąpiony zawodem technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych. Zdaniem ekspertów obiekty inżynieryjne są pojęciem szerszym, występującym w dokumentacji branżowej, obejmującym także tunele, przepusty, wiadukty, ściany oporowe, kładki dla pieszych, przejścia pod torami a nie tylko mosty.

Ponadto nastąpiła zmiana w nazwie kwalifikacji K1 wyodrębnionej w zawodzie monter nawierzchni kolejowej, z dotychczasowej K1 – wykonywanie i utrzymywanie nawierzchni kolejowej na K1 – wykonywanie i utrzymywanie nawierzchni kolejowej i podtorza, zatem w tym zakresie mamy równie pewne rozszerzenie.

To są zmiany, które zostały wprowadzone. Od 1 września zaczynamy kształcenie z tymi zmianami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję pani dyrektor za informację.

Dowiedzieliśmy się bardzo ciekawych rzeczy. Informacje o bezrobociu wśród absolwentów technikum są porażające. Na pewno jest to dobre uzasadnienie do dużych zmian, które powinny nastąpić w obszarze szkolnictwa zawodowego.

Proszę państwa, otwieram dyskusję.

Zgłasza się pani poseł Krystyna Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, pani minister, Chciałabym zadać pytanie dotyczące kształcenia dualnego. Wiemy, że taki system kształcenia przynosi najlepsze efekty w zakresie przygotowania młodych ludzi do pracy w zawodzie. W tym temacie chciałabym zapytać o współpracę z Izbą Rzemiosła, czy też Cechem Rzemiosł Różnych. Z moich spotkań wynika, że zarówno jedna organizacja, jak i druga, bardzo chętnie uczestniczyłyby w takim systemie kształcenia. Bardzo ważne jest, żeby młodzi ludzie uczyli się zawodu od fachowców – od tych, którzy mają doświadczenie i, którzy mogą ich czegoś nauczyć. Chodzi o to, żeby nie było to tylko nauczanie teoretyczne. Praktyka w kształceniu zawodowym jest dużo ważniejsza niż wiedza teoretyczna. Dlatego bardzo proszę o informację w tym zakresie.

W informacji, którą otrzymaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji, przywołane są przepisy dotyczące możliwości wspierania materialnego i organizacyjnego przez poszczególne resorty. Czy będzie to w jakiś sposób usystematyzowane? Czy pójdzie to np. w kierunku tworzenia szkół resortowych? Czy rozważane są takie rozwiązania, żeby poszczególne ministerstwa mogły wpływać na kształcenie w poszczególnych zawodach np. poprzez rodzaj zawodu zamawianego i pewien sposób wspieranego systemu kształcenia w danym zawodzie np. stypendiami? Czy rozważaliście państwo te możliwości w sytuacji, gdy np. na rynku pojawią się braki w określonym zawodzie?

Jeżeli mogę prosić, poproszę o odpowiedź na piśmie, bo nie wiem, czy doczekam odpowiedzi ze względu na konieczność udziału w innej komisji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pani poseł, otrzyma pani odpowiedź natychmiast – bardzo proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Odpowiadam od razu a odpowiedź szczegółowa będzie na piśmie.

Pytania są bardzo ważne – punktowe, które w zasadzie są odpowiedzią na pytanie co należy robić. Całkowicie zgadzam się z panią poseł.

Po pierwsze, rzemiosło, jak każdy inny pracodawca, może stworzyć dobre i efektywne miejsce pracy. Współpraca z rzemiosłem pomaga określić zapotrzebowanie na rynku na konkretnego pracownika. Może również stworzyć (i stwarza) możliwość praktycznej nauki zawodu. Bardzo cenimy sobie współpracę z rzemiosłem. Chcemy współpracować z pracodawcami na każdym etapie – określania zapotrzebowania na zawody, określania kwalifikacji w zawodzie oraz później, w trakcie procesu kształcenia. Widzimy nawet możliwość tworzenia szkół przez pracodawców (nie tylko przez rzemiosło). Będziemy elastycznie odpowiadać na potrzeby rynku i wykorzystywać różne możliwości. Współpraca z pracodawcami i rzemiosłem musi być poprawiona, zmieniona i nad tym w tej chwili pracujemy.

Naszą rolę widzimy nie tylko jako resort, który ustala zawody, czy też określa wymagania w poszczególnych zawodach. Wiemy, że są resorty, które prowadzą szkoły. Dotyczy to siedmiu resortów. Pozostałe resorty mają we właściwości określone zawody. Prowadzenie szkół daje możliwość dużego wpływu na to, co dzieje się w szkołach oraz reagowania na potrzeby rynku pracy – bardzo do tego zachęcamy. Dlatego mówiłam o współpracy międzyresortowej. Być może potrzebne będą zmiany ustawowe, żeby inne resorty również mogły prowadzić szkoły zawodowe. Na pewno jednak – bez konieczności zmian ustawowych – resorty mogą dofinansować, dawać dotacje i tworzyć zachęty do kształcenia w danym zawodzie, np. poprzez stypendia. Będziemy współpracować w tym zakresie. Wczoraj odbyło się ważne spotkanie z przedstawicielami ministerstw, które prowadzą szkoły w celu doprecyzowania zmian z ich punktu widzenia oraz MEN.

Można powiedzieć, że dzisiaj szkolnictwo zawodowe bije na alarm, co do tego nie ma żadnych wątpliwości. Chodzi jednak o to, żeby to nie były to ruchy fasadowe, ale konkretne a współpraca z resortami odbywała się na każdym poziomie – merytorycznym, finansowania praktycznej nauki zawodu oraz spowodowania odnalezienia się uczniów na rynku pracy. Jest to dla nas bardzo ważne.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, szanowna Komisjo, bardzo się cieszę, że szkolnictwo zawodowe w Polsce doczeka się w końcu właściwego – zielonego światła, bo bardzo długo czekało. Wydawało się, że jest zielone a chyba jechaliśmy na czerwonym. Staliśmy, a czasem był to bieg wsteczny.

Jestem posłem z powiatu chojnickiego, z Chojnic, miasta może niemałego, ale z terenów, gdzie jest Polska tzw. powiatowo-gminna. W parlamencie udało mi się powołać zespół do spraw rozwiązywania problemów mieszkańców Polski powiatowo-gminnej.

Jako były dyrektor szkoły dostrzegam, że rynek pracy a kierunki kształcenia zawodowego to dwie różne drogi. W tym temacie nie było żadnego współdziałania. Otwierano nowe kierunki kształcenia zawodowego a po roku, dwóch latach – likwidowano, a po kolejnych latach ponownie otwierano itd. Pracodawcy sobie, szkoły sobie.

Musi nastąpić zbieżność tych dwóch dróg chociażby w kontekście ostatniego spotkania w moim mieście. O spotkanie zabiegali kolejarze z infrastruktury i przewozów po to, aby uruchomić technikum kolejowe. Tak, oni sami widzą taką potrzebę. Dojdzie do współpracy, powstaną warsztaty, za które odpowiedzialny będzie ten sektor kolejowy. Tworzymy programy kształcenia zawodowego, za które odpowiedzialne jest minister-

stwo. I o takie współdziałanie chodzi. Dalszego współdziałania szukamy poprzez zespół, który spotka się 2 czerwca w temacie rynku pracy i kierunków kształcenia zawodowego.

Zapraszam panią minister na spotkanie.

Co jest bardzo ważne – tematem będzie nie tylko technikum kolejowe, ale także inne kierunki kształcenia. Bardzo się cieszę, że technikum będzie pięcioletnie, bo w czteroletnim brakowało czasu zarówno na przedmioty ogólnokształcące, jak i na przedmioty zawodowe. W efekcie ze szkoły wychodził byle jaki technik.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pani poseł Chmiel.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Odnosząc się do wypowiedzi przedmówcy, chciałabym powiedzieć, że nie we wszystkich regionach sytuacja tak wygląda.

Jestem z Gdańska. U nas, w Trójmieście, uczelnie i mniejsze zakłady współpracują w zakresie naboru młodzieży do tego stopnia, że np. w Tczewie (mój okręg) powstała specjalna szkoła, która szkoli fachowców (niekoniecznie po wyższych uczelniach) dla sektora, w którym operuje Flextronics.

Nie w każdym regionie jest sytuacja, o której mówił pan poseł. Niemniej bardzo popierałam i popieram rozwój szkolnictwa zawodowego.

Być może, że w poprzednich latach szkolenie zawodowe było trochę wycofane. Proszę pana, ale dlaczego? Bo nie było chętnych. Proszę sobie przypomnieć, że był boom na to, żeby wszyscy kończyli wyższe uczelnie. Dopiero od trzech, czterech lat zorientowano się, że nie ma pracy dla tylu absolwentów wyższych uczelni i bardzo potrzebni są fachowcy – rzemieślnicy. Bardzo to popieram, ale chciałam zwrócić uwagę na to, dlaczego doszło do przekształcenia i obecnej sytuacji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, że po wypowiedzi pani minister przeszliśmy od razu do dyskusji, bo jest jeszcze pan minister Bittel, który pewnie dopowie trochę o szkolnictwie zawodowym z punktu widzenia jego resortu.

Przepraszam, że nie udzieliłem panu głosu przed dyskusją.

Bardzo proszę panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Można powiedzieć, że większość kwestii dotycząca tego tematu została omówiona w wystąpieniu pani minister i pani dyrektor.

W kontekście dyskusji chciałbym powiedzieć, że prowadzone są różnego rodzaju działania, żeby zachęcić uczniów do zajęcia się zawodami kolejowymi. Do tych zawodów będę się odnosił, bo kwestie zawodów dla budownictwa zostały już w szczegółach omówione.

Proces pozyskiwania do zawodów dla kolei musi zostać podjęty ze względu na to, że jest zdiagnozowana luka pokoleniowa, co jest wiadome wszystkim członkom Komisji Infrastruktury. Najdelikatniej to ujmując, spowodowane to jest tym, że kolej przez pewien czas nie była w modzie, nie była modna. Ten trend się odwraca i zmienia m.in. ze względu na modernizację kolei i różne działania w tym obszarze. Z drugiej strony pewne działania powodują, że potrzebujemy specjalistów. Podejmowane są czynności, żeby ich pozyskać.

Zwrócę uwagę na dwie kwestie.

Pierwsza dotyczy współpracy PKP z trzydziestoma szkołami w zakresie kształcenia na kierunkach technik transportu kolejowego, technik dróg i mostów kolejowych, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym oraz technik elektroenergetyk transportu szynowego. Można powiedzieć, że są to działania oddolne, aczkolwiek w dobrze pojętym interesie przedsiębiorcy. W ten sposób przedsiębiorca kształci przyszłego pracownika.

Są to działania, które związane są z reaktywacją szkolnictwa zawodowego i powiązane z pracodawcą.

PKP PLK S.A. wspierają placówki w staraniach tworzenia kierunków kolejowych, m. in. przy opracowaniu i organizacji programu praktyk zawodowych. Praktyki są niezwykle istotne w szkołach zawodowych. Młody człowiek w szkole zawodowej powinien mieć dostęp do praktyki, warsztatu – do możliwości dotknięcia przedmiotu, o którym się uczy, ich nauka to nie tylko teoria.

Kolejny element współpracy to wyposażenie pracowni w pomoce dydaktyczne oraz zatrudnianie pracowników PLK w charakterze wykładowców, czyli łączymy doświadczenie z dydaktyką i nowym narybkiem. Oczywiście, zachęty dla najlepszych w postaci stypendiów również włączone są w ten system. Około trzystu uczniów co roku otrzymuje stypendia finansowane przez PLK.

Chcemy, żeby spółki z Grupy PKP pod przewodnictwem fundacji rozpoczęły tworzenie programu stypendialnego, którego celem będzie wyławianie najlepszych młodych ludzi i ułatwianie im startu, szczególnie w zawodach związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Myślę, że to kluczowe działania, które dziś mógłbym opisać w uzupełnieniu wyczerpujących informacji przedstawionych przez panią minister i panią dyrektor.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Na szczęście w materiałach wymieniony jest Zespół Szkół Budowlano-Energetycznych w Ostrowie Wielkopolskim. Ta szkoła jest dobrym przykładem rozwiązania problemów. Ostrów Wielkopolski jest siedzibą oddziału PKP PLK S.A. Była mowa o luce pokoleniowej. PLK zgłosiło się do starostwa (gdzie przez pięć lat byłem wicestarostą), żeby najpierw objąć patronatem klasę a następnie podpisano umowę ze szkołą, w której odtworzono klasę kształcącą dla kolei. Umówiliśmy się, że uczeń, który ma średnią powyżej 3,5, co nie jest żadnym niebiańskim wymogiem, otrzymuje regularne stypendium w wysokości 300 zł miesięcznie. W zamian za to ma zagwarantowaną w PKP PLK praktykę i pięcioletnią pracę. Jeżeli nie podejmie pracy (a na tym zależy PKP PLK) to musi zwrócić stypendium.

Jaka była reakcja lokalnej społeczności oraz rodziców? Najpierw wszyscy niedowierzali, że to się opłaci i uda się zrekonstruować klasę. Pierwszy nabór to była zaledwie połowa klasy. Od kilku lat w każdym roku jest więcej chętnych niż miejsc. W tej chwili już nie jestem bezpośrednio w to zaangażowany, gdy byłem jako oświatowiec i samorządowiec, więc nie wiem,jak jest teraz, ale być może są już odtworzone dwie klasy.

Szanowni państwo, możecie sobie chyba wyobrazić reakcje rodziców na to, że dziecko po szkole ma zapewnioną pracę. Mało tego, pracując może wchodzić w dalsze programy stypendialne, które umożliwią dalszą naukę na np. na uczelni wyższej. Przede wszystkim jednak, ci młodzi ludzie już nie myślą o wyjeździe zagranicę, np. do Irlandii lub Anglii, myślą o pozostaniu w Polsce, podjęciu pracy i założeniu rodziny. Jako młodzi ludzie mają zagwarantowany inny start życiowy.

Przykład naszego miasta, w którym miałem zaledwie jakiś mały wkład, ale któremu z bliska się przyglądałem i kibicowałem, jest dobrym przykładem na to, że odtworzenie szkolnictwa zawodowego na racjonalnych zasadach (m.in. w zawodach kolejowych) gwarantuje stabilność życiową młodemu człowiekowi, który wejdzie w program i różnorodne ścieżki awansu, o ile sam będzie się rozwijał.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Dużo dobrego dzieje się w systemie edukacji, a w szczególności w odtwarzaniu szkolnictwa zawodowego, które zostało zniszczone w minionych latach, łącznie ze zniszcze-

niem kadry zawodu. Z tym ostatnim jest bardzo wielki problem. Dzisiaj dobry instruktor – dobry nauczyciel zawodu to największy majątek w szkole. Tego, niestety, nam brakuje.

Dzieje się jednak dużo dobrego. Dwa tygodnie temu byłem na konferencji międzynarodowych przewoźników drogowych w Gostyninie. Podczas konferencji przewoźnicy informowali nas o sytuacji w transporcie drogowym. Proszę sobie wyobrazić, że do 2021 r. w Polsce jest zapotrzebowanie na 50 tys. kierowców. Dziennie po polskich drogach jeździ 300 tys. tirów a w 2021 r. będzie potrzeba 50 tys. kierowców. Już w tej chwili brakuje kierowców. Od dwóch lat uczestniczę w projekcie reaktywacji zawodu kierowca-mechanik. Współpracujemy z przewoźnikami w tym zakresie. W tej chwili 40 szkół w Polsce pilotażowo wdraża zawód kierowca-mechanik. Odbywa się to we współpracy z pracodawcami – przewoźnikami, którzy stwarzają warunki do nauki zawodu. Jeżeli się nie mylę, to od 1 września wszystkie szkoły będą mogły wprowadzić zawód kierowca-mechanik.

Pani dyrektor?

Dyrektor departamentu MEN Jadwiga Parada:

Tak, panie przewodniczący.

Mamy ten zawód w klasyfikacji zawodów. W drugim etapie analizy zawodów zostanie jej poddany zawód kierowca-mechanik. Dyskutujemy w tej chwili nad tym, jakie przepisy w regulacjach ministra infrastruktury powinny być dostosowane, żeby uczeń – absolwent branżowej szkoły I stopnia lub uczeń szkoły branżowej II stopnia mógł uzyskiwać prawo jazdy kategorii „C”. Będziemy się jeszcze nad tym pochylać, ale w tej chwili jest już zawód kierowca-mechanik, jest podstawa programowa i prowadzone jest kształcenie, w tym również na kwalifikacyjnych kursach zawodowych. Wiemy, że kursy były dofinansowywane z funduszu szkoleniowego jako jedne z priorytetowych w 2016 r.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Starosta gostyniński prezentował swoją szkołę podczas konferencji. Bardzo prekursorski projekt. Muszę powiedzieć, że byłem pełen podziwu dla jego odwagi i dobrej współpracy z przewoźnikami drogowymi.

Przy okazji powiem, że Związek Międzynarodowych Przewoźników prosił o spotkanie z panią dyrektor. Na razie nie będziemy zawracać tym głowy pani minister. Jeżeli pani pozwoli, przyjdę z przewoźnikami w odpowiedniej chwili, bo chcieliby rozmawiać o tym zawodzie.

W materiale przygotowanym na dzisiejsze posiedzenie można przeczytać, że w Polsce wkrótce będzie brakować 5 tys. maszynistów a jest to również ścieżka rozwoju zawodowego.

Są nisze i miejsca pracy, tylko trzeba dobrych programów i dobrego kształcenia zawodowego. Bycie technikiem wcale nie musi być wstydliwe, a historycznie tak bywało, że po zawodówce lub po technikum ktoś miał być gorszy – wprost przeciwnie, polscy fachowcy i rzemieślnicy są na Zachodzie w dobrej cenie. Bardzo wielu tam wyjechało i świetnie sobie radzi. Natomiast w Polsce mamy niedobór w praktycznie każdym zawodzie. Bardzo trudno znaleźć mechanika, dekarza, tynkarza.

Na marginesie, jeżeli się nie mylę, w klasyfikacji zawodów nie było kierowcy-mechanika, był natomiast znawca grzybów, szkolnictwo zawodowe stawiano na głowie przez całe lata.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za tematykę dzisiejszej Komisji.

Jestem również członkiem Komisji Edukacji. Nie trzeba mnie przekonywać, że szkolnictwo zawodowe musi mieć zielone światło. Cieszę się, że omawiamy ten temat na Komisji Infrastruktury i cieszę się, że choćby w temacie technikum kolejowe jest pani minister i pan minister, za co bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzisiejsza Komisja to jest dobre uzasadnienie dla zmian w szkolnictwie zawodowym, naprawdę dobre. Szkoda, że tak mało poświęca się temu tematowi mediach, gdzie raczej dominuje fala krytyki, że coś się robi bez głowy itd. To nieprawda, dzisiejsze posiedzenie i rozmowy z pracodawcami potwierdzają, że coś trzeba zrobić ze szkolnictwem ogól-

nokształcącym, a w szczególności ze szkolnictwem zawodowym. Dlatego dzisiaj o tym rozmawiamy.

Może pan prezes Góra chce coś dodać?

Powiem jeszcze tylko, że przed chwilą wróciliśmy z konferencji „Bezpieczeństwo w transporcie drogowym". Konferencja ma miejsce w Nadarzynie, w Centrum Ptak (u pana Ptaka). Dowiedzieliśmy się bardzo ciekawych rzeczy na temat tego, co dzieje się np. przy okazji różnego rodzaju wystaw, gdzie jednorazowo przebywa 0,5 mln ludzi. Pan Ptak wpadł na genialny pomysł. Jeżeli jest konferencja lub wystawa np. na temat żywności, to zaprasza do udziału szkoły o profilu żywnościowym z całej Polski. Jeżeli jest konferencja dotycząca rolnictwa, to zaprasza wszystkie szkoły średnie, które kształcą w zawodzie rolnika. W najbliższym czasie planują zlot nowoczesnych ciężarówek. Już mają potwierdzenia wycieczek szkolnych z różnych szkół z kraju. Organizacja pana Ptaka pracuje nad tym, żeby pokazywać resort, problem i od razu informuje młodzież o możliwościach robienia biznesu, czy też o funkcjonujących rozwiązaniach w danej dziedzinie.

To jest bardzo pomocne i zachęcam państwa do śledzenia tego, co tam się dzieje, bo dzisiaj byłem świadkiem bardzo wielu wycieczek przy okazji konferencji na temat bezpieczeństwa w transporcie drogowym z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych.

Jeżeli chodzi o rozwiązania prawne poświęcone osobom niepełnosprawnym, w tym aspekcie mamy w Polsce jeszcze bardzo dużo do zrobienia.

Pan prezes Góra pewnie nam o tym powie, bo byliśmy gośćmi u pana prezesa i rozmawialiśmy na temat tego, jak kolej widzi osoby niepełnosprawne w publicznym transporcie kolejowym.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowna pani minister, szanowny panie ministrze, chciałbym zwrócić uwagę na aspekt, który związany jest ze szkoleniem pracowników zespołu drużyn trakcyjnych. Pracownicy zespołu drużyn trakcyjnych to przede wszystkim maszyniści. W Polsce jest około 17 tys. maszynistów. Jak zauważył pan przewodniczący, w związku z naturalnymi przejściami na emeryturę, w ciągu pięciu lat w Polsce będzie potrzeba 5 tys. maszynistów.

Prezes UTK sprawuje nadzór na ośrodkami, które szkolą maszynistów. Proces szkolenia maszynistów jest dwuetapowy, tj. szkolenie zakończone uzyskaniem licencji. Trwa to ok. 300 godzin. Następnie, w zależności od kwalifikacji, które maszynista ma uzyskać (lokomotywy manewrowe, pociągi pasażerskie, pociągi towarowe), kolejny etap trwa dosyć długo. Łącznie może to trwać od kilkunastu do nawet 22 miesięcy.

Przy tej okazji chciałbym zwrócić uwagę, że istnieje zapis art. 22 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który pozwala na to, żeby w sytuacji, gdy w programach szkolenia szkół średnich lub szkół wyższych uwzględnione są zagadnienia, które dotyczą budowy pojazdów i zasad prowadzenia ruchu oraz sygnalizacji, osoba kończąca taką szkołę nie musiała brać udziału w kursie na licencję maszynisty, tylko mogła być bezpośrednio poddawana egzaminowi. To jest coś, o czym wydaje się szkoły zapominają (zarówno szkoły średnie, jak i uczelnie wyższe) a to z całą pewnością mogłoby skrócić długotrwały cykl szkolenia adepta-kandydata na maszynistę.

Nie ukrywam, że wspólnie z panem ministrem ustaliliśmy, że z tą sprawą wystąpimy do MEN, a przede wszystkim, do szkół średnich i szkół wyższych. Chciałbym zwrócić uwagę, że bardzo dużo osób, które zgłaszają się na maszynistów, posiada wyższe wykształcenie. Przypomnimy o możliwości wykorzystania zapisu art. 22 ust. 2 po to, żeby przynajmniej o kilkaset godzin skrócić czas szkolenia a to oczywiście zmniejszy również koszty dla przewoźników.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

To bardzo cenna uwaga. Sądzę, że pani dyrektor w przyszłości również na to zareaguje.

Czy pani minister chce zabrać głos?

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Nie wiem, czy są jeszcze pytania, ale przez moment chciałabym się odnieść do jednej rzeczy.

Mieliśmy dzisiaj przykłady dobrej praktyki, czyli realnego powiązania szkolnictwa zawodowego z rynkiem pracy, pracodawcą i inwestowania w skuteczne nauczanie zawodu. To są dobre przykłady, ale jest ich za mało. Dlatego uwaga pana prezesa jest bardzo cenna.

Chcemy stworzyć takie instrumenty, które pozwolą pracodawcy na prowadzenie nauki zawodu oraz stworzyć takie mechanizmy, które pozwolą na przeprowadzanie egzaminu zawodowego u pracodawcy. Chcemy widzieć pracodawcę na każdym etapie – określenia potrzeb zawodów, wskazania kompetencji i umiejętności dla zawodów. Widzimy również jego udział na etapie przeprowadzania egzaminów zawodowych, ponieważ u pracodawcy może odbyć się rzeczywisty sprawdzian kompetencji zawodowych.

Zatem współpraca z pracodawcami i ministerstwami. Dodam, że widzimy spółki Skarbu Państwa jako organy prowadzące szkoły zawodowe. Widzę możliwość powrotu do sytuacji, w której organami prowadzącymi są spółki SP, które jednocześnie mają miejsca pracy dla absolwentów szkół. Jesteśmy bardzo otwarci na praktyczne rozwiązania, które pozwolą szybko reagować na to, co dzieje się na rynku pracy.

Nie wiem, czy będą jeszcze pytania, ale ze swojej strony dziękuję za wszystkie pytania, uwagi i dyskusję. Wszystko notujemy i dopracowując ostateczne działania na rzecz naprawy szkolnictwa zawodowego wszystkie cenne myśli weźmiemy pod uwagę i, tam gdzie możliwe, będziemy wdrażali w życie. Obecnie jesteśmy w trakcie prac nad oprzyrządowaniem prawnym i finansowym.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mamy jeszcze głos w dyskusji, bardzo proszę.

Kierownik Katedry Transportu Szynowego Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej, członek Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk prof. dr hab. inż. Marek Sitarz:

W swojej karierze przez dwa lata uczyłem również w technikum kolejowym.

Panie przewodniczący, pani minister, pan minister oraz pan prezes przekazali ciekawe informacje.

Na początku chciałbym zastrzec, że będę mówił tylko o transporcie kolejowym.

Szczerze mówiąc obecna sytuacja w szkołach kolejowych nie jest zaskoczeniem. Podstawą do otrzymania pracy jest bycie dobrym specjalistą. W ubiegłym roku była bardzo niska zdawalność egzaminów potwierdzających kwalifikacje – 7%, zatem trudno myśleć o przyjmowaniu takich pracowników.

Po drugie, wiemy, że dla rozwoju transportu kolejowego – szynowego potrzebne są kadry. W straży pożarnej mamy trzy razy mniej pracowników niż na kolei. Straż pożarna ma trzy uczelnie wyższe, a kolej nie ma ani jednej uczelni wyższej oraz ani jednego wydziału transportu kolejowego. Nazywamy technikum jako szkoły średnie, ale tych szkół w zasadzie nie ma. W wielu przypadkach są to szkoły, gdzie jest jedna klasa o profilu kolejowym.

Nasza katedra współpracuje z dyrektorami i nauczycielami szkół kolejowych. Pod patronatem pana ministra i pana przewodniczącego Komisji Infrastruktury w czwartek (30 marca) organizujemy seminarium poświęcone szkołom średnim kolejowym. Dyrektorzy i nauczyciele przygotowali materiały, które państwu prześlemy.

Proszę państwa, występują problemy z programami kształcenia w zawodzie. Na przykład, w zawodach kolejowych mamy 48 efektów a w innych zawodach – 17.

Piętnaście lat temu uczyłem z podręczników, które miały wówczas dwadzieścia lat, teraz podręczników w ogóle nie ma. Nie ma również kadry nauczycielskiej. Oczywiście, pracownicy z kolei zatrudniani są do nauczania, ale na całkiem innych zasadach niż kiedyś. Zajęcia odbywają się o godzinie 16, bo oni normalnie pracują.

Proszę państwa, na seminarium będzie poruszana kwestia praktyk zawodowych. To jest największy problem w szkołach zawodowych kolejowych. Niektóre firmy nie są w ogóle zainteresowane przyjmowaniem uczniów na praktykę.

Kolejna sprawa to materiały egzaminacyjne. Nie jestem akurat specjalistą w tej dziedzinie, ale wiem, że jest dużo uwag i problemów w tym zakresie. Do tego dochodzi kwestia recenzentów.

Państwo mówicie, że brakuje 5 tys. maszynistów. Nie wiem kto i jak doradza, ale chcę zauważyć, że z tytułem technika-mechanika mamy: lotniczego, okrętowego, samochodowego itd. a przecież połowa kolei to jest technik-mechanik. Nie mamy jednak tytułu technika-mechanika kolejowego. W związku z tym skąd mają być maszyniści?

Po drugie, skąd mają być dobrze wykształceni maszyniści?

Nie chciałbym przedłużać, ale serdecznie wszystkich zapraszam na seminarium, które będzie bardzo ciekawe. Będą nauczyciele i wszyscy dyrektorzy szkół, a po drugie – materiały będą przygotowane na każdy temat, który przed chwilą poruszyłem.

Chciałem serdecznie podziękować Ministerstwu Edukacji Narodowej i Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa za to, że przyjęli zaproszenie i będą uczestniczyć w seminarium.

Reprezentuję uczelnię i myślałem, że to polskie uczelnie mają problemy, ale to, co mają średnie szkoły zawodowe, to jest dopiero problem.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo panu dziękuję za ten głos, będziemy obecni na seminarium w dniu 30 marca. W seminarium będzie uczestniczyła delegacja Prezydium Komisji. Pan minister Polaczek będzie nas reprezentował. Jeżeli wszystko dobrze pójdzie, będziemy państwu towarzyszyć w seminarium.

Bardzo dziękujemy za wywołanie tematu konferencyjnego a materiały prosimy dostarczyć Komisji. Poczytamy sobie trochę na ten temat, żeby lepiej przygotować się do seminarium.

Bardzo proszę, pani się zgłasza.

Wiceprzewodnicząca Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP Barbara Przychlińska:

Dzień dobry.

Proszę państwa, wiekowo jestem jakby ostatnim produktem właśnie proponowanej zmiany. Mianowicie, w technikum kolejowym miałam stypendium fundowane. Potem skończyłam studia sterowania ruchem i dzięki temu zostałam zatrudniona w PKP i to był ostatni rocznik, który miał taką możliwość. Było to prawie ćwierć wieku temu a może nawet troszkę więcej.

Bardzo się cieszę, że w ten sposób zaczynamy rozmawiać o tym zawodzie, a zwłaszcza o zawodzie automatyk sterowania ruchem, który jest mi bardzo bliski.

Do czego chciałabym nawiązać? Do dwóch wypowiedzi.

Pierwsza dotyczy przyjmowania kandydatów i ich wizji pracy na kolei. Proszę państwa, rekrutujemy nowych pracowników, którzy odpadają na badaniach profilaktycznych (wstępnych) w medycynie kolejowej pracy. Mamy problem z certyfikatem na zdrowie u nowych, młodych ludzi. Nie wiem, nie jestem zorientowana, czy ci ludzie podejmując decyzję przystępowania do szkoły w zawodzie kolejowym zdają sobie sprawę z tego, że ważny jest ich stan zdrowia i będą oceniani przez medycynę kolejową pod kątem przydatności do zawodu. To jest pierwszy punkt. Prosiłabym, żeby na to zwrócić uwagę.

Druga sprawa dotyczy zapotrzebowania rynku. Jeżeli chodzi o moje stanowisko, tj. automatyk sterowania ruchem, zauważyliście państwo, że obiektów kształcenia jest bardzo mało (7 szkół) i „aż” 127 ludzi kształci się w tym zakresie. Automatyzacja i elektronika wchodzą szeroką bramą w naszą PLK – w zespół utrzymania.

Chciałabym zauważyć, że spółka co do zatrudnienia określa potrzeby tylko na uzupełnienie luki pokoleniowej, czyli: emeryt-następny, emeryt-następny itd. Spółka nie ma wypracowanych żadnych wskaźników, które określałyby liczbę pracowników potrzebnych do utrzymania stanu bezpiecznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym

oraz drogi kolejowej w obecnej infrastrukturze. Tymczasem zapotrzebowanie w spółce na pracowników jest wynikiem pojęcia etatów i możliwości funduszu płac. Mam informację, że nie ma wypracowanej metodologii czasochłonności pracy i w związku z tym nie wiadomo, ilu potrzebujemy zatrudnić, żeby zachować określony poziom bezpieczeństwa.

Chciałam zauważyć, że już w 2013 r. pojawiła się uwaga NIK, że PLK nie dysponuje wskaźnikami, żeby spółka mogła realnie, jeśli chodzi o poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego w zakresie utrzymania urządzeń i nawierzchni, zapewnić obsadę zatrudnionych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję pani bardzo.

Widzę, że pani dyrektor skrzętnie uwagi notowała, więc na pewno odniesie się do tego problemu.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początku chciałem przeprosić za spóźnienie, inne obowiązki spowodowały, że z opóźnieniem dotarłem na posiedzenie.

Proszę państwa, uczestniczyłem w wielu spotkaniach regionalnych w związku z reformą oświaty oraz w kontekście nowych zawodów. Myślę, że jeżeli przywołam klasyfikację zawodów o rozszerzenie zawodem kierowca-mechanik, sądzę, że ten temat nie będzie pani minister obcy.

W tym kontekście chcę poruszyć kilka kwestii. Jestem przekonany o tym, że w pewnym gronie podjęcie decyzji o rozszerzeniu klasyfikacji zawodów, dynamika życia gospodarczego i potrzeba określonych zawodów na rynku pracy powodują, że jest konieczne. Takie decyzje są podejmowane.

Problemem są praktyki, o czym mówił jeden z moich przedmówców, to jest największy problem i chciałbym zapytać panią minister: jak państwo przygotowaliście się do tej części nauki zawodu? Nie ulega wątpliwości, że w szkołach zawodowych powstają klasy, ale jak się słucha tych, którzy mieli odwagę ich utworzenia to podnoszą kwestię praktyk. Nie mają partnerów do realizowania praktyk, a to jest bardzo ważne. Cóż oznacza młody człowiek z certyfikatem bez praktyki w danym obszarze? Kto z państwa, trzymając się zawodu kierowcy-mechanika, odważyłby się wsiąść do autobusu prowadzonego setki kilometrów przez człowieka, który ma certyfikat, ale nie posiada odpowiedniej praktyki? Na pewno nie wysłałby swoich dzieci takim autobusem itd.

Póki co, realizując reformę oświaty, państwo przygotowaliście podstawy programowe tylko dla podstawówek. Nie ma podstaw do szkół zawodowych i szkół…

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Panie pośle, mówiłam dzisiaj, że rozporządzenie w sprawie podstaw programowych zostało podpisane w ubiegłym tygodniu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W ubiegłym tygodniu?

Przepraszam, spóźniłem się, więc o tym nie słyszałem.

Uruchamianie klas o określonych zawodach wiąże się z kosztami. Mam na myśli koszty praktyk. Szkoły z obecnymi budżetami nie będą realizowały praktyk.

Pani minister, jaki jest państwa plan na wyjście naprzeciw potrzebom w tym zakresie, czyli dofinansowania powstawania klas, które będą powstawały w zależności od potrzeb na określone zawody na rynku pracy?

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panie przewodniczący.

Myślę, że pani minister odniesie się do tych kwestii.

Czy są inne pytania?

Nie ma. Zamykam listę pytań, proszę panią minister o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Padło pytanie o zachęcanie młodych ludzi do nauki w szkołach branżowych I lub II stopnia. Szkoły muszą, przede wszystkim, skutecznie uczyć do zawodu, związane jest to z miejscami praktycznej nauki zawodu, które są – po prostu – drogie.

Szkolnictwo zawodowe upadało po 1989 r. w różnych etapach a w 1998 r. zostało zupełnie zdeprecjonowane i zaczęły być likwidowane – nie było naboru do szkół, nie było promocji kształcenia zawodowego i dobrych miejsc nauki zawodu. Praktyczna nauka zawodu jest istotą kształcenia zawodowego. Dlatego zmierzamy do systemu dualnego. W tej chwili wprowadzamy już zmiany, ale zmiany całkowite wejdą od 2019 r. W procesie zmian są różne etapy, w tym promocja.

Dla promocji zawodu, np. bycia zawodowcem – dobrym fryzjerem, mechatronikiem lub kolejarzem – konieczne jest zapewnienie miejsca pracy po ukończeniu szkoły. Musi się również zmienić myślenie i postawa wobec osoby, która ukończyła szkołę zawodową. Zawodem jest lekarz, ale zawodem jest również np. automatyk sterowania ruchem kolejowym i jest to również ważny, odpowiedzialny zawód i, jak ktoś jest w tym bardzo dobry, to ma również poczucie odpowiedniego statusu społecznego. Promowanie bycia zawodowcem i fachowcem jest bardzo ważne, ale trzeba stworzyć dobre szkoły.

Nie będę powtarzała jakie są statystyki, bo mówiłam o tym na początku, ale powiem, że dzisiaj wyrzucamy w błoto nawet te pieniądze, które mamy, skoro 37-38% wśród bezrobotnych młodych ludzi to absolwenci szkół zawodowych i technikum. Poza tym jest mały odsetek osób kończących szkołę i przystępujących do zawodu. Chcemy to widzieć w różnych kierunkach.

Bardzo ważne jest zdywersyfikowanie finansowania. W 1999 wprowadzone reforma administracji i edukacji spowodowały, że szkolnictwo zawodowe trafiło do powiatów. Powiat jest najsłabszą jednostką pod względem finansowym. Trudno odbudować szkolnictwo zawodowe bez pieniędzy lub dysponując niewielkimi środkami. Dlatego szkolnictwo zawodowe często nie odpowiadało na potrzeby rynku pracy, było odzwierciedleniem możliwości kadrowych i praktycznej nauki zawodu, których często nie było. Znamy również proces likwidowania nawet tych miejsc, które były dobre.

Przed nami ogromne wyzwanie poszukania źródeł finansowania. Jednym ze źródeł finansowania jest subwencja. Subwencja musi być jednak kierowana w oparciu o diagnozę potrzeb. Każdy z tych procesów musi opierać się o współpracę z pracodawcą, bo to on będzie zapewniał miejsce pracy. Z drugiej strony należy znaleźć wszystkie fundusze i zmobilizować możliwości. Gdzie znajdują się fundusze? Fundusze znajdują się w różnych ministerstwach, spółkach Skarbu Państwa, specjalnych strefach ekonomicznych, funduszach strukturalnych itd. Fundusze nie mogą być jednak wydawane na szkolenia i projekty, które niczego nie wnoszą. Chcemy zinwentaryzować i ukierunkować fundusze tak, żeby zbudować szkołę. Chcemy dać możliwość rzeczywistego uczenia się u pracodawcy, a nawet prowadzenia szkól przez niektórych pracodawców, np. przez niektóre spółki Skarbu Państwa. Chcemy, żeby nie tylko zrzeszeni pracodawcy mogli uczyć praktycznej nauki zawodu.

Współpraca z pracodawcą w zakresie szkolnictwa zawodowego jest istotą rzeczy. Z drugiej strony ważne jest właściwie ukierunkowanie wydatkowania środków i nie marnowanie pieniędzy, które rozrzucone są w różnych fundacjach, bankach, spółkach SP itd. Należy je koncentrować i przeznaczać na modernizowanie kształcenia zawodowego. Duże pieniądze są w RPO (regionalne programy operacyjne). Niektóre województwa budują system kształcenia. Wszystko to musimy zdiagnozować.

W tej chwili istotą jest wycenienie kosztów dobrego wykształcenia zawodowego w szkole branżowej I stopnia i II stopnia. Dobre wykształcenie, czyli takie, po którym jest praca. Oczywiście, mamy do czynienia z kwestią wielkiego szacunku dla pracodawców oraz dla młodych ludzi. Muszą być zwiększone wynagrodzenia dla młodych pracowników. Szukamy rozwiązań i propozycji w tym zakresie. Chcemy stworzyć mechanizmy, żeby uczeń po dobrej szkole mógł otrzymać pracę.

Szkolnictwo zawodowe branżowe to bardzo duży obszar do bardzo wielu działań, jednocześnie daje wielkie możliwości. Cieszę się z tej dyskusji oraz z tego, że zmienia się myślenie. Zmianę tego myślenia trzeba wzmocnić odpowiednią promocją kształcenia

i posiadania zawodu. Wiemy, że można kształcić się np. na wyższej uczelni i być dobrym fryzjerem.

Trzeba powiedzieć, że bycie dobrym fachowcem na każdym etapie życia jest czymś wartościowym i ważnym. Posiada się określony status społeczny i finansowy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, pani minister.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Nie odpowiedziałam na szczegółowe pytanie.

Oczywiście, na etapie rekrutacji prowadzone są badania medyczne przydatności do zawodu…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

…podstawowy element rekrutacji to badania na wejściu i na wyjściu, badania są potrzebne.

Bardzo dziękuję państwu posłom za obecność, zaproszonym gościom, pani minister, panu ministrowi, panu prezesowi, panu profesorowi i pani dyrektor. Wszystkim pięknie dziękuję.

Myślę, że uzyskaliśmy dużą wiedzę na temat tego, co dzieje się w szkolnictwie zawodowym, będziemy ją zgłębiać.

Dziękuję bardzo, zamykam posiedzenie Komisji.